

**ANALISIS PENYEBAB TERJADINYA *COST OVERRUN TERMINAL*  
*HANDLING CHARGE* MUATAN SEMEN ZAG DI PELABUHAN KHUSUS  
MILIK PT. SEMEN INDONESIA TUBAN**



**PROGRAM STUDI**  
**KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN**  
**DIPLOMA IV POLITEKNIK ILMU PELAYARAN**  
**SEMARANG**  
**2019**

## HALAMAN PERSETUJUAN

### ANALISIS PENYEBAB TERJADINYA *COST OVERRUN TERMINAL* *HANDLING CHARGE* MUATAN SEMEN ZAG DI PELABUHAN KHUSUS MILIK PT. SEMEN INDONESIA TUBAN

DISUSUN OLEH:

MUHAMMAD AZKIYA'U SHIDQI  
NIT. 52155888 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran  
Semarang, 6 Agustus 2019

Dosen Pembimbing I  
Materi

Dosen Pembimbing II  
Metodologi dan Penulisan

Dr. RIYANTO, SE., M.Pd.  
Pembina Tingkat I (IV/b)  
NIP. 19600123 198603 1 002

Capt. DODIK WIDARBOWO, M.T  
Pembina (IV/a)  
NIP. 19680423 198903 1 002

Mengetahui,  
Ketua Program Studi KALK

Dr. WINARNO, S.ST., M.H  
Penata Tk. I (III/d)  
NIP. 19760208 200212 1 003

HALAMAN PENGESAHAN

ANALISIS PENYEBAB TERJADINYA *COST OVERRUN* *TERMINAL HANDLING*  
*CHARGE* MUATAN SEMEN ZAG DI PELABUHAN KHUSUS MILIK PT. SEMEN  
INDONESIA TUBAN

DISUSUN OLEH :

MUHAMMAD AZKIYA'U SHIDQI

NIT. 52155888 K

Telah diujikan dan disahkan, oleh dewan penguji serta dinyatakan lulus

dengan nilai 92,92 pada tanggal 6 Agustus 2019

Penguji I

SRI SUYANTI, S.S  
Penata Tingkat I, (III/d)  
NIP. 19560822 197903 2 001

Penguji II

Dr. RIYANTO, SE., M.Pd.  
Pembina Tingkat I (IV/b)  
NIP. 19600123 198603 1 002

Penguji III

YUSTINA SAPAN, S.ST., M.M  
Penata (III/c)  
NIP. 19771129 200502 2 001

Dikukuhkan oleh :

DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN SEMARANG

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc., M.Mar  
Pembina Tingkat I (IV/b)  
NIP. 19670605 199808 1 001



## HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : MUHAMMAD AZKIYA'U SHIDQI

NIT : 52155888 K

Program Studi : KALK

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul “Analisis Penyebab Terjadinya *Cost Overrun Terminal Handling Charge* Muatan Semen Zag Di Pelabuhan Khusus Milik PT. Semen Indonesia Tuban” adalah benar hasil karya saya bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab terhadap judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang 6 Agustus 2019

Yang menyatakan



MUHAMMAD AZKIYA'U SHIDQI  
NIT. 52155888 K



## MOTTO

1. “Tidak ada keberhasilan singkat, dan setiap orang pernah menjadi pemula”



## HALAMAN PERSEMBAHAN

1. Bapak dan ibu tercinta, Miftahul Jannah dan Umi Zumroh yang telah memberikan kasih sayang, bimbingan, serta doanya dan semangat untuk kesuksesan. Saya sudah berusaha untuk memenuhi harapan-harapan ayah dan ibu, semoga harapan-harapan Ayah dan ibu dapat saya wujudkan.
2. Saudara tercinta Deni Aprilia Qurniawan dan Nila Himawati, serta teman-teman yang telah mendoakan dan memberi semangat kepadaku.
3. Keluarga Mabes KB atas kebersamaan dan kekompakan setiap saatnya.
4. Kelas K VIII B, yang selalu kompak, semangat dan luar biasa tak ada kata untuk menuliskan persahabatan kita.
5. Juniorku 53,54,55 dan seterusnya ikuti segala kebaikan seniormu ini ambil contoh yang baik dan tinggalkan contoh yang buruk.
6. Seluruh Keluarga Besar Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Terima Kasih atas pendidikan dan segala pelajaran yang diberikan selama ini.
7. Semua pihak yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terima kasih atas segala bantuan, dukungan, dan juga doa sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

## KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Analisis Penyebab Terjadinya *Cost Overrun Terminal Handling Charge* Muatan Semen Zag Di Pelabuhan Khusus Milik PT. Semen Indonesia Tuban” guna memenuhi persyaratan untuk mendapatkan ijazah Sarjana Terapan Pelayaran Program Diploma IV (D-IV) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Penulisan skripsi ini ditulis berdasarkan data yang peneliti kumpulkan pada saat melaksanakan praktek darat serta berdasarkan pada buku referensi yang penulis gunakan sebagai penunjangnya.

Dalam penulisan skripsi ini, peneliti telah banyak mendapat bimbingan serta bantuan dari berbagai pihak, untuk itu dengan segala kerendahan hati pada kesempatan ini peneliti banyak mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada, Yth:

1. Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc.,M.Mar selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
  2. Dr. Winarno, S.ST.,M.H selaku Ketua Program Studi KALK.
  3. Dr. Riyanto, SE.,M.Pd. selaku Dosen pembimbing materi skripsi yang dengan sabar telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.
- Capt. Dodik Widarbowo, M.T selaku Dosen pembimbing metodologi dan penulisan yang telah memberikan bimbingan dan arahan dalam penyusunan skripsi ini.



5. Bapak dan Ibu Dosen yang dengan sabar memberi pengarahan dan bimbingan selama penulis menimba ilmu di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Orang tua Penulis, Miftahul Jannah dan Umi Zumroh, serta kedua kakak penulis Deni Aprilia Qurniawan dan Nila Himawati yang selalu memberi doa, semangat dan motivasi.
7. Pimpinan dan Karyawan PT. Varia Usaha Bahari yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan praktek darat.
8. Teman-teman satu angkatan LII terutama kelas Kalk VIII B dan seluruh pihak yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini yang tidak bisa peneliti sebutkan satu-persatu yang selalu membantu memberikan pemikirannya sehingga skripsi ini terselesaikan.

Akhirnya, peneliti berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca.

Semarang, 6 Agustus 2019

Peneliti,

**MUHAMMAD AZKIYA'U SHIDQI**  
NIT. 52155888 K

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	I
HALAMAN PERSETUJUAN .....	Ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	Iii
HALAMAN PERNYATAAN .....	Iv
HALAMAN MOTTO .....	V
HALAMAN PERSEMBAHAN .....	Vi
KATA PENGANTAR .....	Vii
DAFTAR ISI .....	Ix
DAFTAR GAMBAR .....	Xi
DAFTAR LAMPIRAN .....	Xii
ABTRAKSI .....	Xiii
ABSTRACT .....	Xiv
A. Latar Belakang .....	1
B. Perumusan Masalah .....	4
C. Tujuan Penelitian .....	5
D. Manfaat Penelitian .....	5
E. Sistematika Penulisan .....	6
 <b>BAB II   LANDASAN TEORI</b>	
A. Tinjauan Pustaka .....	9
B. Kerangka Pikir Penelitian .....	24

### **BAB III METODE PENELITIAN**

A. Lokasi dan waktu penelitian .....	29
B. Sumber Data .....	30
C. Metode Pengumpulan Data .....	31
D. Metode Analisa Data .....	33

### **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

A. Gambaran Umum Perusahaan .....	35
B. Analisa Masalah .....	51
C. Pembahasan Masalah.....	53

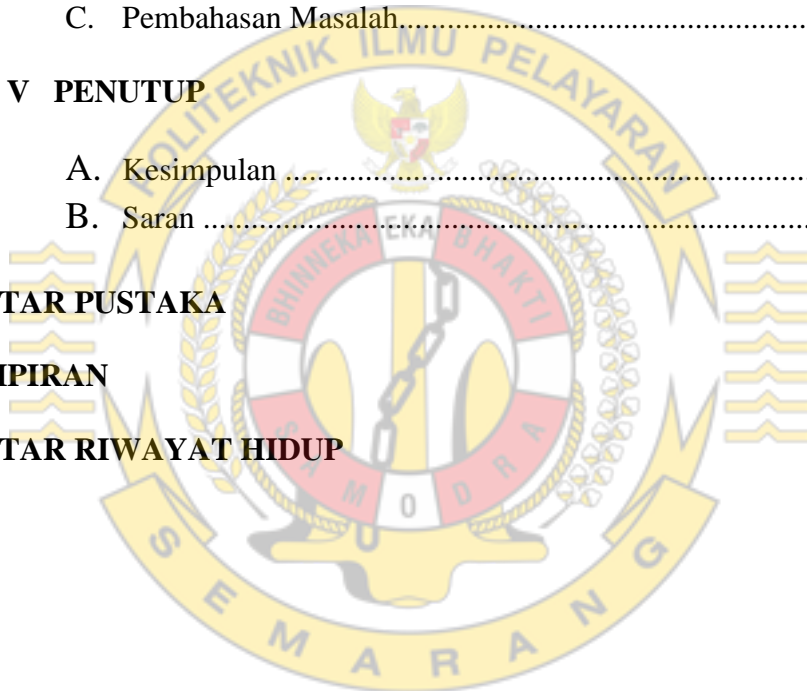
### **BAB V PENUTUP**

A. Kesimpulan .....	67
B. Saran .....	68

### **DAFTAR PUSTAKA**

### **LAMPIRAN**

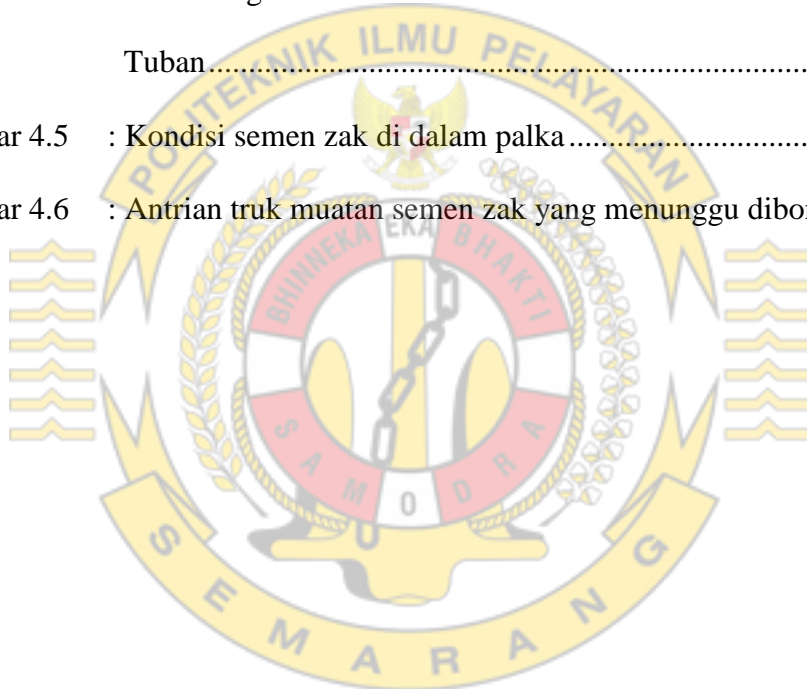
### **DAFTAR RIWAYAT HIDUP**





## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	: Kerangka pikir .....	25
Gambar 4.1	: Gambar bagan struktur organisasi PT. Semen Indonesia.....	45
Gambar 4.2	: Sketch dermaga Pelsus PT. Semen Indonesia Tuban.....	49
Gambar 4.3	: Gambar bagan struktur organisasi Pelsus.....	51
Gambar 4.4	: Proses kegiatan muat semen zak di Pelsus PT. Semen Indonesia Tuban.....	62
Gambar 4.5	: Kondisi semen zak di dalam palka .....	63
Gambar 4.6	: Antrian truk muatan semen zak yang menunggu dibongkar.....	64



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	: Hasil wawancara Kawilker Pelsus
Lampiran 2	: Hasil wawancara Kabag Operasional Pelsus
Lampiran 3	: Hasil wawancara Kabag Finansial Pelsus
Lampiran 4	: Gambar diagram saham 2006 dan 2010
Lampiran 5	: Gambar kegiatan pemuatan semen zak
Lampiran 6	: Gambar antrian truk muatan semen di Pelsus
Lampiran 7	: Gambar antrian di gudang produksi
Lampiran 8	: Surat izin pengadaan kegiatan di Pelsus
Lampiran 9	: Surat izin keluar-masuk pos 1 pelabuhan
Lampiran 10	: Surat izin keluar-masuk administrasi pelabuhan
Lampiran 11	: <i>Statement of fact</i> KM. Surya Express
Lampiran 12	: Berita acara kerusakan
Lampiran 13	: Rincian biaya jasa pandu tunda KM. Surya Express
Lampiran 14	: Rincian biaya pengeluaran PBM kegiatan muat semen zag
Lampiran 15	: Tabel kegiatan pemuatan semen zag tahun 2018

## ABSTRAK

**Muhammad Azkiya'U Shidqi**, 2019, 52155888.K, “*Analisis Penyebab Terjadinya Cost Overrun Terminal Handling Charge Muatan Semen Zak di Pelabuhan Khusus Milik PT. Semen Indonesia Tuban*”, skripsi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Dr. Riyanto., SE, M.Pd. Pembimbing II: Capt. Dodik Widarbowo, MT

Pelabuhan Khusus PT. Semen Indonesia Tuban memiliki aktifitas utama yaitu distribusi semen. Dalam pelaksanaannya terkendala dengan adanya masalah *cost overrun terminal handling charge* muatan semen zak. *Cost overrun terminal handling charge* akan menjadi masalah utama penyebab kerugian bagi pihak terkait. Dalam penelitian ini akan membahas tentang analisis penyebab terjadinya *cost overrun terminal handling charge* muatan semen zak di Pelabuhan Khusus PT. Semen Indonesia Tuban. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui penyebab *cost overrun terminal handling charge* muatan semen zak di Pelabuhan Khusus PT. Semen Indonesia Tuban.

Metode yang digunakan peneliti dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Penelitian ini ditulis secara deskriptif yang berisi uraian dari narasumber dan dokumentasi. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah pengumpulan data primer dan data sekunder. Proses pengumpulan data melalui pendekatan terhadap obyek yang diteliti menggunakan observasi, wawancara, dan studi literatur. Peneliti juga menggunakan observasi langsung dan tidak langsung.

Berdasarkan penelitian yang dilaksanakan di Pelabuhan Khusus PT. Semen Indonesia Tuban terdapat kegiatan pemuatan semen zak yang dibagi menjadi tiga kegiatan yaitu kegiatan sebelum kapal sandar, kegiatan setelah kapal sandar, serta kegiatan setelah selesai pemuatan sampai pelepasan kapal. Hal tersebut bertujuan agar proses pemuatan berjalan dengan tepat, cepat, dan aman. Namun kenyataan di lapangan kegiatan pemuatan semen zak masih sering mengalami kendala, selesai melebihi dari waktu yang ditentukan sehingga terjadi *cost overrun terminal handling charge*. Ada beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya *cost overrun terminal handling charge* muatan semen zak. Yaitu kurang maksimalnya kinerja PBM yang disebabkan oleh waktu tunggu truk, cuaca buruk, kualitas SDM yang rendah, kerusakan alat bantu *crane*, panjangnya birokrasi proses pengurusan dokumen muatan barang, serta *shifting out* kapal secara paksa sebelum kegiatan pemuatan selesai. Upaya yang dilakukan untuk meminimalisasi *cost overrun terminal handling charge* yaitu dengan melakukan penyederhanaan prosedur arus dokumen, arus muatan, arus keuangan, pembangunan gudang khusus semen zak di area pelabuhan, melaksanakan utilitas alat bantu *crane* secara berkala, memberikan *reward* tahunan kepada PBM yang mampu memberikan kinerja yang sangat memuaskan, serta melakukan pemberdayaan SDM guna peningkatan mutu dan kualitas kerja SDM yang ada.

Kata kunci : *cost overrun terminal handling charge*, pelabuhan khusus, semen.



## ABSTRACT

**Muhammad Azkiya'U Shidqi**, 2019, 52155888.K., "Analysis About the Cause of Cost Overrun Terminal Handling Charge of Cement Bag in the Special Port of PT. Semen Indonesia Tuban ", Mini thesis on Port and Shipping Departement, Diploma IV Program, Semarang Merchant Marine Polytechnic, 1st Advisor : Dr. Riyanto., SE, M.Pd. 2nd Advisor : Capt. Dodik Widarbowo, MT.

Special Port of PT. Semen Indonesia Tuban has the main activity of cement distribution. In its implementation, it is constrained by the problem of cost overrun terminal handling charge of bag cement. The cost of overrun terminal handling charge will be the main problem causing losses for related parties. In this study, we will discuss the analysis of the causes of the cost overrun terminal handling charges in the Special Port of PT. Semen Indonesia Tuban. The purpose of this study was to find out the cause of the cost overrun terminal cargo handling charge in the Special Port of PT. Semen Indonesia Tuban.

The method used in this study is a qualitative method . The study was descriptive with a description of the sources and documentation . The data collection technique used is the collection of primary data and secondary data . The process of data collection through the approach to the object under study using observation , interview , and literature study . Researchers also use direct and indirect observation

Based on research conducted at the Special Port of PT. Semen Indonesia Tuban, there are cement bag loading activities which are divided into three activities, namely activities before the ship berthing, activities after the ship berthing, and activities after loading until the release of the ship. It is intended that the loading process runs precisely, quickly and safely. But the reality in the field of cement bag loading activities still often experience obstacles, completing beyond the specified time so that there is a cost overrun terminal handling charge. There are several factors that cause the cost overrun terminal handling charge for cement loads. Namely the lack of maximum PBM performance caused by truck waiting time, bad weather, low quality human resources, damage to crane tools, lengthy bureaucracy in the process of handling cargo documents, and force shifting out of ships before loading activities are complete. Efforts are made to minimize the cost overrun of terminal handling charges, namely by simplifying procedures for document flow, load flow, financial flow, construction of a special cement warehouse in the port area, carrying out crane tool utilities regularly, giving annual rewards to PBM that are able to provide performance which is very satisfying, as well as empowering HR to improve the quality and quality of existing HR work.

Keywords : cost overrun terminal handling charge, special port, cement.

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Indonesia sebagai negara berkembang yang bersaing dengan negara-negara berkembang lainnya di dunia dalam hal pembangunan. Terutama pembangunan infrastruktur di wilayah-wilayah Indonesia untuk menunjang kemajuan ekonomi negara. Dengan adanya pembangunan infrastruktur yang semakin pesat maka kebutuhan untuk bahan pembangunan juga meningkat.

Semen adalah salah satu bahan material yang dibutuhkan dalam pembangunan infrastruktur. Pembangunan infrastruktur yang semakin meningkat menyebabkan kebutuhan semen yang semakin besar sehingga produksi semen harus ditingkatkan. Meningkatnya produksi semen dapat menunjang kelancaran distribusi semen hingga ke berbagai daerah terpencil di wilayah Indonesia.

Oleh karena itu pemerintah Indonesia mengoptimalkan pabrik-pabrik semen yang sudah dimiliki oleh negara dalam bentuk BUMN untuk meningkatkan produksi semen yang dibutuhkan di Indonesia. Sehingga negara Indonesia tidak perlu mengimpor semen dari negara luar karena dapat memenuhi kebutuhan dalam negeri sendiri. Selain itu negara juga mendapat keuntungan dari deviden BUMN pabrik semen. BUMN pabrik semen yang dimiliki oleh Indonesia adalah PT. Semen Indonesia yang berbentuk holding company dimana terdiri dari 4 perusahaan yaitu PT. Semen Gresik, PT. Semen Padang, PT. Semen Tonasa dan Thang Long Cement Vietnam

Salah satu pabrik PT. Semen Indonesia berada di kota Tuban yang

merupakan salah satu kota industri di Jawa Timur. Sebagai penghasil semen terbesar di Indonesia PT. Semen Indonesia mengembangkan usahanya diseluruh wilayah Indonesia, PT. Semen Indonesia memiliki pelabuhan sendiri atau pelabuhan khusus untuk segala aktivitas dan kegiatan arus pergerakan barang.

Pelabuhan khusus PT. Semen Indonesia Tuban merupakan salah satu pelabuhan khusus yang berperan penting melayani kegiatan pelayaran dari pabrik PT. Semen Indonesia untuk pendistribusian produk semen di seluruh wilayah Indonesia. Sebagai perantara perdagangan antar pulau, bahkan antar negara. Semen adalah suatu jenis bahan yang memiliki sifat adhesif dan kohesif yang memungkinkan melekatnya fragmen-fragmen mineral lain menjadi suatu massa yang padat. Semen biasa digunakan sebagai konstruksi beton untuk sebuah bangunan.

Dengan adanya kendala yang terjadi dalam kegiatan pemuatan semen zag di pelabuhan khusus milik PT. Semen Indonesia Tuban membuat kegiatan pemuatan semen zag menjadi lebih lama dari waktu ideal. Idealnya proses kegiatan pemuatan semen zag di Pelabuhan Khusus PT. Semen Indonesia Tuban berjumlah 2500 ton dapat diselesaikan dalam waktu 3 sampai 4 hari dengan sistem kerja 2 gang. Namun pada kenyataan di lapangan kegiatan ini dapat terselesaikan dalam waktu 7 sampai 10 hari.

Faktor utama penyebab keterlambatan pemuatan semen zag adalah kurang maksimalnya kinerja PBM yang disebabkan oleh rendahnya rendahnya pengawasan dalam bekerja, persediaan semen zag di gudang



mengalami keterlambatan, proses-proses yang dilalui berkaitan dengan perjanjian pengeluaran barang tersebut membutuhkan waktu dan tahapan yang lama karena masih dikerjakan secara manual sehingga mengakibatkan munculnya waktu tunggu truk, cuaca buruk disertai gelombang tinggi, serta kerusakan pada *crane* kapal yang merupakan alat utama dalam kegiatan pemuatan semen zag, sehingga kegiatan pemuatan harus berhenti. Lamanya proses muat semen zag yang melebihi dari waktu yang telah diberikan menyebabkan kapal harus *shifting out* sedangkan proses muat belum selesai. Dalam hal ini pihak PBM mengalami kerugian dalam membayar upah pekerja seperti *tally*, *foreman*, serta buruh tenaga kerja bongkar muat. Sedangkan untuk pihak pemilik barang mengalami kerugian akibat klaim atas pembayaran jasa pandu tunda lebih dari satu kali. Pada akhirnya berdampak pada pembengkakan biaya penanganan muatan di pelabuhan muat (*cost overrun terminal handling charge*). Biaya ini akan menambah biaya produksi semen zag yang berakibat terhadap meningkatnya harga jual semen zag.

Berdasarkan uraian diatas maka penulis memilih judul :

“ANALISIS PENYEBAB TERJADINYA *COST OVERRUN TERMINAL HANDLING CHARGE* MUATAN SEMEN ZAK DI PELABUHAN KHUSUS MILIK PT. SEMEN INDONESIA TUBAN”.

## **B. Perumusan Masalah**

Seiring dengan kendala yang dihadapi dalam pemuatan semen zag di Pelabuhan Khusus PT. Semen Indonesia Tuban, maka perlu diimbangi dengan kesiapan oleh pihak terkait seperti pihak PBM, pihak pemilik barang,

serta pihak *owner* kapal guna memperlancar kegiatan pemuatan semen zag, meminimalisir waktu tunggu truk dan muatan, serta menghindari terhentinya kegiatan pemuatan akibat *crane* rusak agar tidak terjadi *shifting out* kapal secara paksa dan pada akhirnya berdampak pada pembengkakan biaya penanganan muatan. Berkaitan dengan judul yang diambil oleh penulis maka dalam suatu perumusan ilmiah atau perumusan masalah atau problematika merupakan hal yang sangat penting, karena perumusan masalah akan mempermudah dalam melakukan penelitian dan dalam mencari jawaban yang lebih akurat.

Berdasarkan latar belakang penelitian yang telah dikemukakan, maka penulis dapat merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Faktor-faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya *cost overrun terminal handling charge* muatan semen zag di pelabuhan khusus PT. Semen Indonesia Tuban ?
2. Bagaimana upaya yang dilakukan untuk meminimalisasi timbulnya *cost overrun terminal handling charge* semen zag di pelabuhan khusus PT. Semen Indonesia Tuban ?

### **C. Tujuan Penelitian**

Secara umum penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui dan menganalisis penyebab terjadinya *cost overrun terminal handling charge* muatan semen zak di pelabuhan khusus PT. Semen Indonesia Tuban. Dan berdasarkan perumusan masalah tersebut diatas, penelitian ini bertujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang menyebabkan terjadinya *cost overrun terminal handling charge* muatan semen zag di pelabuhan khusus PT. Semen Indonesia Tuban.
2. Untuk mengetahui upaya yang dilakukan untuk meminimalisasi timbulnya *cost overrun terminal handling charge* muatan semen zag di pelabuhan khusus PT. Semen Indonesia Tuban.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Penelitian diharapkan akan memberikan manfaat dan sumbangan yang berarti bagi pihak-pihak yang terkait dengan dunia pelayaran, dunia keilmuan dan pengetahuan serta bagi individu yaitu:

1. Para taruna-taruni dapat menerapkan secara langsung ilmu-ilmu baik ilmu teori maupun ilmu praktek yang telah diperoleh dikampus, serta dapat membandingkan dengan kenyataan dilapangan yang didapat selama praktek untuk menjadi lulusan yang handal dan profesional dalam bidang KALK.
2. Bagi institusi pemerintahan sebagai regulator dan operator pelabuhan diharapkan agar dapat menjadi sebuah tambahan wacana serta dapat menjadi dasar acuan untuk mewujudkan peningkatan pelayanan jasa pelabuhan sehingga segala kegiatan dan aktivitas di pelabuhan berjalan cepat serta berdampak positif terhadap arus barang di pelabuhan khusus PT. Semen Indonesia Tuban.
3. Sedangkan bagi instansi lain diharapkan dapat memberikan pandangan

dan evaluasi terhadap munculnya masalah *cost overrun terminal handling charge* dan dapat bertukar pikiran untuk upaya penyelesaian masalah tersebut.

#### **E. Sistematika Penulisan**

Untuk memudahkan dalam mengikuti seluruh uraian dan bahasan atas skripsi berjudul “Analisis Penyebab Terjadinya *Cost Overrun Terminal Handling Charge* Muatan Semen Zag di Pelabuhan Khusus Milik PT. Semen Indonesia Tuban” disusun dengan sistematika yang terdiri dari lima bab secara berkesinambungan yang pembahasannya merupakan suatu rangkaian yang tidak terpisahkan, adapun sistematika tersebut disusun sebagai berikut :

##### **Bab I   Pendahuluan**

Dalam bab ini dijelaskan tentang latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan.

##### **Bab II   Tinjauan Pustaka**

Dalam bab ini menjelaskan mengenai tinjauan pustaka yang berisikan teori-teori atau pemikiran-pemikiran yang melandasi judul penelitian yang disusun sedemikian rupa sehingga merupakan satu kesatuan utuh yang dijadikan landasan penyusunan kerangka pemikiran, dan definisi yang berhubungan dengan masalah sesuai dengan judul skripsi.

##### **Bab III   Metode Penelitian**

Dalam bab ini menjelaskan tentang uraian metode-metode yang

dilakukan peneliti dalam memperoleh data guna menyelesaikan masalah yang ada seperti : Metode penelitian, waktu dan tempat penelitian, jenis dan sumber data, dan metode analisis data.

#### Bab IV Hasil Penelitian Dan Pembahasan

Dalam bab ini peneliti menguraikan beberapa fakta seperti gambaran umum perusahaan, analisa faktor-faktor masalah yang terjadi di lapangan tempat penulis melakukan penelitian, serta pembahasan masalah dari keseluruhan masalah yang ada di skripsi ini secara mendetail.

#### Bab V Penutup

Sebagai bagian akhir dari penulisan skripsi ini, maka akan ditarik kesimpulan dari hasil penelitian dan pembahasan masalah. Dalam bab ini, peneliti juga akan menyumbangkan saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penelitian.

#### Lampiran

#### Daftar Pustaka

#### Daftar Riwayat Hidup



## **BAB II**

### **LANDASAN TEORI**

#### **A. Tinjauan Pustaka**

##### **1. Pengertian Analisis**

Analisis merupakan aktivitas yang memuat sejumlah kegiatan seperti mengurai, membedakan, memilah sesuatu untuk digolongkan dan dikelompokkan kembali menurut kriteria tertentu kemudian dicari kaitannya dan ditafsirkan maknanya. Dalam pengertian yang lain, analisis adalah sikap atau perhatian terhadap sesuatu (benda, fakta, fenomena) sampai mampu menguraikan menjadi bagian-bagian, serta mengenal kaitan antarbagian tersebut dalam keseluruhan. Analisis dapat juga diartikan sebagai kemampuan memecahkan atau menguraikan suatu materi atau informasi menjadi komponen-komponen yang lebih kecil sehingga lebih mudah dipahami.

Menurut Sugiyono (2015:335) mengatakan bahwa analisis adalah sebuah kegiatan untuk mencari suatu pola selain itu analisis merupakan cara berpikir yang berkaitan dengan pengujian secara sistematis terhadap sesuatu untuk menentukan bagian, hubungan antar bagian dan hubungannya dengan keseluruhan.

Dalam penelitian ini penulis menarik kesimpulan bahwa pengertian analisis adalah penyelidikan terhadap suatu metode dan untuk mengetahui kemampuan kerja metode tersebut melalui beberapa percobaan atau pengujian terhadap suatu peristiwa untuk mengetahui keadaan sebenarnya.

## 2. Pengertian Cost (Biaya)

*Cost overrun terminal handling charge* berasal dari bahasa Inggris yang jika diartikan kata perkata ke dalam bahasa Indonesia, *cost* berarti biaya, *overrun* berarti melampaui, *terminal* berarti pangkalan, *handling* berarti penanganan, serta *charge* berarti biaya. Dari artian perkata yang telah disebutkan dapat disimpulkan menjadi suatu kalimat *cost overrun terminal handling charge* berarti bertambahnya biaya yang dikeluarkan untuk menangani muatan di pelabuhan muat.

Dalam kamus dunia pelayaran *cost overrun terminal handling charge* berarti bertambahnya biaya yang dikeluarkan untuk menangani muatan mulai dari gudang hingga muatan sampai di atas kapal dikarenakan proses yang dilalui ini tidak sesuai yang diharapkan karena mengalami keterlambatan yang disebabkan oleh beberapa faktor.

### a. Pengertian Umum Cost / Biaya

- 1) Menurut Mulyadi (2014:8) mendefinisikan biaya dalam arti luas adalah pengorbanan sumber ekonomi yang diukur dalam satuan uang, yang telah terjadi atau yang kemungkinan akan terjadi untuk tujuan tertentu.

4 unsur pokok dalam definisi biaya tersebut diatas:

- a) Biaya merupakan pengorbanan sumber ekonomi,
- b) Diukur dalam satuan uang,
- c) Yang telah terjadi atau secara potensial akan terjadi,
- d) Pengorbanan tersebut untuk tujuan tertentu.

- 2) Menurut Amin Widjaja Tunggal (2014:8) biaya merupakan nilai moneter yang sekarang dan sumber ekonomi yang dikorbankan atau yang harus dikorbankan untuk memperoleh barang dan jasa
- 3) Menurut Purwanti dan Prawironegoro (2014:19) biaya adalah kas dan setara kas yang dikorbankan untuk memproduksi atau memperoleh barang atau jasa yang diharapkan akan memperoleh manfaat atau keuntungan dimasa mendatang.

Berdasarkan beberapa uraian pengertian biaya diatas, dapat disimpulkan bahwa *cost overrun terminal handling charge* adalah suatu nilai tukar atau sumber daya yang dikorbankan atau dikeluarkan dalam bentuk satuan uang untuk mendapatkan barang dan jasa melebihi dari biaya normal dikarenakan keterlambatan dalam proses muat oleh beberapa faktor.

### **3. Muatan**

#### **a. Pengertian muatan :**

Menurut Raja Oloan Saut Gurning dan Eko Hariyanto Budiyanto (2015:101), cargo adalah semua barang (*goods*) yang dikirim melalui udara (pesawat terbang), laut (kapal), atau darat (truk kontainer) yang biasanya untuk diperdagangkan, baik antar wilayah atau kota di dalam negeri maupun antar negara (internasional) yang dikenal dengan istilah ekspor-impor.

Dalam penelitian ini muatan atau *cargo* adalah sejumlah komoditi barang yaitu semen yang dikirim dari suatu tempat ke tempat

lainnya dengan menggunakan sarana angkutan baik darat, udara, dan laut.

b. Macam-macam jenis muatan :

Muatan kapal dibagi beberapa jenis kelompok sebagai berikut :

- 1) Muatan curah (*bulk cargo*)
- 2) Muatan campuran (*general cargo*)
- 3) Muatan didinginkan (*refrigator cargo*)
- 4) Muatan hidup (*life stock*)
- 5) Muatan unit (*unitize cargo*)
- 6) Muatan berbahaya (*dangerous cargo*)

#### 4. Pengertian Semen

Semen berasal dari bahasa latin *caementum* yang berarti bahan perekat. Secara sederhana, definisi semen adalah bahan perekat atau lem yang bisa merekatkan bahan-bahan material lain seperti batu bata dan batu koral hingga membentuk sebuah bangunan. Pengertian secara umum, semen diartikan sebagai bahan perekat yang memiliki sifat mampu mengikat bahan-bahan padat menjadi satu kesatuan yang kompak dan kuat.

Semen (*cement*) adalah hasil industri dari paduan bahan baku yaitu batu kapur atau gamping sebagai bahan utama dan lempung atau tanah liat atau bahan pengganti lainnya dengan hasil akhir berupa padatan berbentuk bubuk (*bulk*), tanpa memandang proses pembuatannya yang mengeras atau membatu pada pencampuran dengan air. Ketika semen dicampurkan

dengan air, maka terbentuklah beton. Beton (*concrete*) diambil dari gabungan *prefiks* bahasa latin yang artinya bersama-sama, dan *crescere* (tumbuh), maksudnya adalah kekuatan yang tumbuh karena adanya campuran zat tertentu. Batu kapur atau gamping adalah bahan alam yang mengandung senyawa kalsium oksida ( $\text{CaO}$ ), sedangkan lempung atau tanah liat adalah bahan alam yang mengandung senyawa: silika oksida ( $\text{SiO}_2$ ), aluminium oksida ( $\text{Al}_2\text{O}_3$ ), besi oksida ( $\text{Fe}_2\text{O}_3$ ) dan magnesium oksida ( $\text{MgO}$ ).

Guna menghasilkan semen, bahan baku tersebut dibakar sampai meleleh dan sebagian untuk membentuk *clinkernya*, yang kemudian dihancurkan dan ditambah dengan gips (*gypsum*) dalam jumlah yang sesuai. Hasil akhir dari proses produksi dikemas dalam kantong atau zak dengan berat rata-rata 40 kg atau 50 kg.

## 5. Pelabuhan

### a. Pengertian pelabuhan

- 1) Menurut Raja Oloan Saut Gurning dan Eko Hariyanto Budiyanto (2015:1), pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan layanan jasa.
- 2) Menurut Bambang Triatmodjo (2015:3), bandar (*harbour*) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang dan angin untuk berlabuhnya kapal-kapal. Bandar ini hanya merupakan daerah perairan dengan bangunan-bangunan yang diperlukan untuk



pembentukannya, perlindungan dan perawatan, seperti pemecah gelombang, *jetty* dan sebagainya, serta tempat bersingahnya kapal untuk berlindung, mengisi bahan bakar, reparasi dan sebagainya. Suatu muara sungai dengan kedalaman air yang memadai dan cukup terlindung untuk kapal-kapal memenuhi kondisi suatu bandar. Pelabuhan (*port*) adalah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transito*) dan tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang dimana barang disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api, jalan raya atau saluran pelayaran darat.

- 3) Pengertian pelabuhan menurut Peraturan Pemerintah No.51 Tahun 2015 Pasal 1 ayat 1, tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Penulis menyebutkan yang dimaksud dengan pelabuhan adalah suatu bandar yang dilengkapi dengan bangunan-bangunan untuk pelayanan muatan dan penumpang seperti dermaga, tambatan, dengan segala perlengkapannya guna menunjang perpindahan intra dan antar moda transportasi. Jadi suatu pelabuhan juga merupakan bandar, tetapi suatu bandar belum tentu pelabuhan.

b. Macam-macam Pelabuhan

Pelabuhan dapat dibedakan menjadi beberapa macam yang tergantung pada sudut tinjauannya, yaitu dari segi penyelenggaraannya, pengusahaannya, fungsi dalam perdagangan nasional dan internasional, segi kegunaan dan letak geografisnya, antara lain :

1) Ditinjau dari segi penyelenggaraannya

a). Pelabuhan umum

Pelabuhan umum diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan kepada masyarakat umum. Penyelenggaraan pelabuhan umum dilakukan oleh pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha Milik Negara (BUMN), yang diberi wewenang mengelola pelabuhan umum yang diusahakan. Keempat pelabuhan tersebut adalah PT. Pelindo I berkedudukan di Medan, PT. Pelindo II berkedudukan di Jakarta, PT. Pelindo III berkedudukan di Surabaya dan PT. Pelindo IV berkedudukan di Ujung Pandang.

b). Pelabuhan khusus

Pelabuhan khusus diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Pelabuhan ini tidak boleh digunakan untuk kepentingan umum, kecuali dalam keadaan tertentu dengan ijin pemerintah. Pelabuhan khusus dibangun oleh suatu perusahaan baik pemerintah maupun swasta, yang berfungsi untuk prasarana pengiriman hasil produksi perusahaan tersebut.

2) Ditinjau dari segi Pengusahaannya

a). Pelabuhan yang diusahakan

Pelabuhan ini sengaja diusahakan untuk memberikan fasilitas-fasilitas yang diperlukan oleh kapal yang memasuki pelabuhan untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang, menaik turunkan penumpang serta kegiatan lainnya. Pemakaian pelabuhan ini dikenakan biaya-biaya, seperti bisa jasa labuh, jasa pemanduan, jasa penundaan, jasa pelayanan air bersih, jasa dermaga, jasa penumpukan, bongkar muat, dan sebagainya.

b). Pelabuhan yang tidak diusahakan

Pelabuhan ini hanya merupakan tempat singgahan kapal atau perahu, tanpa fasilitas bongkar muat, bea cukai, dan sebagainya. Pelabuhan ini umumnya pelabuhan kecil yang disubsidi oleh pemerintah, dan dikelola oleh Unit Pelayanan Teknis Direktorat Jendral Perhubungan Laut.

3) Ditinjau dari fungsi dalam perdagangan Nasional dan Internasional

a). Pelabuhan laut

Pelabuhan laut adalah pelabuhan yang bebas dimasuki oleh kapal-kapal berbendera asing. Pelabuhan ini biasanya merupakan pelabuhan besar dan ramai dikunjungi oleh kapal-kapal samudera.

b). Pelabuhan pantai

Pelabuhan pantai adalah pelabuhan yang disediakan untuk perdagangan dalam negeri dan oleh karena itu tidak bebas disinggahi oleh kapal berbendera asing. Kapal asing dapat masuk ke pelabuhan ini dengan meminta ijin terlebih dahulu.

4) Ditinjau dari segi penggunaannya

a). Pelabuhan ikan

Pelabuhan yang diperuntukan bagi kapal-kapal penangkap ikan. Pada umumnya pelabuhan ikan tidak memerlukan kedalaman air yang besar, karena kapal-kapal motor yang digunakan untuk menangkap ikan tidak terlalu besar. Fasilitas yang ada di pelabuhan ini adalah Kantor Pelabuhan, Kantor Syahbandar, pemecah gelombang, dermaga (*pier / jetty*), tempat pelelangan ikan, penyediaan air tawar, persediaan bahan bakar minyak, pabrik es, tempat pelayanan reparasi kapal (*slipway*), rambu suar, tempat penjemuran ikan dan perawatan jala.

b). Pelabuhan minyak

Pelabuhan yang digunakan untuk mengisi bahan bakar kapal. Pelabuhan minyak biasanya tidak memerlukan dermaga atau pangkalan yang harus dapat menahan muatan vertikal besar, melainkan cukup membuat jembatan perancah atau tambatan yang dibuat menjorok ke laut untuk mendapatkan kedalaman air yang cukup besar atau dalam.

c). pelabuhan barang

Pelabuhan barang mempunyai dermaga yang dilengkapi dengan fasilitas untuk bongkar muat barang. Pelabuhan ini dapat berada di pantai atau estuari dari sungai besar. Daerah perairan pelabuhan harus cukup tenang sehingga memudahkan melakukan aktivitas bongkar muat. Pelabuhan barang ini bisa dibuat oleh pemerintah sebagai pelabuhan niaga atau perusahaan swasta untuk keperluan transportasi hasil produksinya seperti baja, aluminium, pupuk, batu bara, minyak dan sebagainya.

d). Pelabuhan penumpang

Pelabuhan penumpang tidak banyak berbeda dengan pelabuhan barang. Pada pelabuhan barang dibelakang dermaga terdapat gudang-gudang, sedangkan untuk pelabuhan penumpang dibangun stasiun penumpang yang melayani segala kegiatan yang berhubungan dengan kebutuhan orang yang berpergian, seperti kantor Imigrasi, duane, keamanan, direksi pelabuhan,



maskapai pelayaran, dan sebagainya.

e). Pelabuhan campuran

Pada umumnya pelabuhan campuran sangat terbatas untuk penumpang dan barang, sedangkan untuk keperluan minyak dan ikan biasanya tetap terpisah. Tetapi untuk pelabuhan kecil atau masih dalam tarap perkembangan, keperluan untuk bongkar muat minyak juga menggunakan dermaga atau jembatan yang sama guna keperluan barang dan penumpang.

f). Pelabuhan militer

Pelabuhan ini mempunyai perairan yang sangat luas untuk memungkinkan gerakan cepat kapal-kapal perang dan agar letak bangunan cukup terpisah. Kontruksi tambatan maupun dermaga hampir sama dengan pelabuhan barang hanya saja situasi dan perlengkapannya agak lain. Pada pelabuhan barang letak atau kegunaan bangunan harus seefisien mungkin, sedangkan pada pelabuhan militer bangunan-bangunan pelabuhan harus dipisah-pisah yang letaknya agak berjauhan.

5) Ditinjau menurut letak geografisnya

a). Pelabuhan alam

Pelabuhan alam merupakan daerah perairan yang terlindungi dari badai dan gelombang secara alam, misalnya oleh suatu pulau, jazirah atau teluk, estuari dan muara sungai. Di daerah ini pengaruh gelombang sangat kecil. Estuari adalah bagian dari

sungai yang dipengaruhi oleh pasang surut air laut.

b). Pelabuhan buatan

Pelabuhan buatan adalah suatu daerah perairan yang dilindungi dari pengaruh gelombang dengan membuat bangunan pemecah gelombang (*Breakwater*). Pemecah gelombang ini membuat daerah perairan tertutup dari laut dan hanya dihubungkan oleh suatu celah (mulut pelabuhan) untuk keluar masuknya kapal.

c). Pelabuhan semi alam

Pelabuhan ini merupakan semi campuran dari kedua tipe pantai dan perlindungan buatan hanya pada alur masuk.

c. Fungsi pelabuhan

Menurut PP No 11 tahun 1983, maka pelabuhan mempunyai beberapa fungsi sebagai berikut :

1) *Interface*

Pelabuhan sebagai tempat pertemuan dua moda transportasi darat dan laut sehingga pelabuhan harus dapat menyediakan berbagai fasilitas dan pelayanan jasa yang dibutuhkan untuk perpindahan barang atau penumpang ke angkutan darat atau sebaliknya.

2) *Link* (mata rantai)

Pelabuhan merupakan mata rantai dari sistem transportasi, sehingga pelabuhan sangat mempengaruhi kegiatan transportasi keseluruhan.

3) *Gateway*

Pelabuhan berfungsi sebagai pintu gerbang dari suatu negara atau daerah, sehingga dapat memegang peranan penting bagi perekonomian suatu negara atau daerah.

4) *Industry entity*

Perkembangan industri yang berorientasi kepada ekspor dari suatu negara atau daerah.

## 5. Bongkar Muat

a. Pengertian bongkar muat

1) Menurut Raja Oloan Saut Gurning dan Eko Hariyanto Budiyanoto (2015:39), *Stevedoring* atau bongkar muat adalah jasa pelayanan membongkar dari atau ke kapal, dermaga, tongkang, truk, muat dari atau ke dermaga, tongkang, truk ke atau dalam palka dengan menggunakan derek kapal atau yang lain.

2) Menurut Suyono (2007:178), bongkar muat adalah pekerjaan membongkar barang dari kapal ke dermaga, tongkang, truk atau memuat dari dermaga, tongkang, atau truk ke kapal sampai dengan menyusun dalam kapal dengan menggunakan derek kapal.

b. Ketentuan-ketentuan yang dikeluarkan pemerintah dalam pelaksanaan bongkar muat :

1) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 Tahun 2002 tentang pedoman dasar perhitungan tarif pelayanan jasa bongkar muat barang dari dan ke kapal dipelabuhan.

2) Peraturan Pemerintah No.61 Tahun 1954.

- 3) Peraturan Pemerintah No.65 Tahun 1964.
- 4) Peraturan Pemerintah No.02 Tahun 1969 tentang penyelenggaraan dan pengusaha angkutan laut.
- 5) Inpres No.4 Tahun 1985 tentang kebijaksanaan kelancaran arus barang untuk menunjang kegiatan ekonomi.
- 6) PP No. 82 Tahun 1999 Tanggal 5 oktober yang akan diberlakukan mulai tanggal 5 Oktober 2001 mengatur bahwa perusahaan pelayaran dapat mengerjakan kegiatan bongkar muat untuk kapal-kapal armada minyaknya.

## **6. Kinerja Pengelolaan Pelabuhan di Indonesia**

Pengelolaan pelabuhan di Indonesia bisa dikatakan masih belum menggembirakan, apalagi membanggakan. Banyak pengelola pelabuhan yang kurang profesional, dalam hal ini yang bersangkutan adalah pemerintah. Masih banyak kekurangan yang bisa diidentifikasi oleh para stakeholders di bidang pelabuhan ini.

Masalah-masalah umum yang sering muncul dalam konteks pengelolaan pelabuhan, antara lain :

- a. Lamanya proses bongkar muat pada pelabuhan-pelabuhan di Indonesia.
- b. Lamanya pengurusan kepabeanan di Indonesia.
- c. Fasilitas pelabuhan yang berkualitas buruk.
- d. Lamanya waktu tunggu di pelabuhan-pelabuhan di Indonesia.
- e. Kedalaman pelabuhan di Indonesia yang tidak memenuhi syarat.

Faktanya masih banyak masalah yang dapat diidentifikasi dari pengelolaan pelabuhan. Masalah-masalah yang terurai di atas merupakan masalah umum yang sering terjadi dalam hal pengelolaan pelabuhan di Indonesia.

Para pengusaha selaku pihak yang paling sering memanfaatkan jasa pelabuhan ini pun kerap kali mengeluh mengenai buruknya sarana dan prasarana dari pelabuhan-pelabuhan di Indonesia. Masalah lain yang kerap muncul dalam hal pengelolaan pelabuhan di Indonesia adalah lamanya waktu kepengurusan kepabeanan di Indonesia. Hal ini menyebabkan rendahnya minat para investor yang sebagian besar aktivitasnya berhubungan dengan pelabuhan untuk masuk ke Indonesia. Mereka enggan untuk berurusan dengan birokrasi Indonesia yang sangat berbelit-belit. Karena mau tidak mau mereka pasti akan memperhitungkan biaya-biaya birokrasi Indonesia kedalam produk mereka, yang sudah pasti merupakan sebuah pemborosan dan tidak menambah nilai kepada produk yang mereka jual.

Masalah-masalah diatas menyebabkan pengelolaan pelabuhan menjadi tidak efektif. Hal ini berujung pada lamanya waktu tunggu bagi kapal-kapal untuk bersandar di pelabuhan-pelabuhan yang ada di Indonesia. Pemerintah saat ini dituntut untuk segera memperbaiki masalah ini. Karena pelabuhan mempunyai peran dan fungsi yang sangat penting dalam pergerakan dan pertumbuhan perekonomian suatu negara.



## B. Kerangka Pikir

Berikut adalah kerangka pikir yang digunakan dalam penelitian ini :



**Gambar 2.1** Bagan susunan kerangka pikir

Berdasarkan kerangka pikir diatas maka penulis dapat memberikan penjelasan tentang analisis penyebab terjadinya *cost overrun terminal handling charge* muatan semen zak di Pelabuhan Khusus PT. Semen

Indonesia Tuban. Peneliti mengambil judul tersebut dikarenakan adanya beberapa kasus yang terjadi diantaranya terdapat masalah keterlambatan bongkar muat yang menyebabkan timbulnya masalah yaitu *cost overrun terminal handling charge*. Didalam kerangka pikir tersebut juga menerangkan proses berpikir penulis untuk mencari cara penyelesaian pokok permasalahan penelitian berdasarkan pemahaman teori.

Dari kerangka pikir diatas dapat dijabarkan bahwa sistem kerja bongkar muat di Pelabuhan Khusus PT. Semen Indonesia Tuban, melalui beberapa tahapan mulai dari persiapan sebelum pembongkaran ataupun pemuatan hingga selesai kegiatan. Dari sistem kerja tersebut dapat ditemui faktor-faktor yang menyebabkan *cost overrun terminal handling charge* muatan semen zak diantaranya terdapat faktor internal dan eksternal. Faktor internal diantaranya adalah faktor yang disebabkan dari intern suatu perusahaan maupun suatu satuan kerja, sedangkan untuk faktor eksternal diantaranya adalah faktor yang disebabkan dari luar lingkungan kerja. Dengan adanya *cost overrun terminal handling charge* menimbulkan masalah atau dampak yang dapat mengakibatkan kerugian bagi banyak pihak yang terkait. Dari hal tersebut penulis berusaha mengupayakan untuk meminimalisasi masalah *cost overrun terminal handling charge* muatan semen zak di Pelabuhan Khusus PT. Semen Indonesia Tuban.

Dari masalah diatas penulis mengupayakan adanya pengamatan dan diskusi dengan manajemen untuk melakukan pembenahan dibeberapa bagian guna perbaikan untuk menekan angka *cost overrun terminal handling charge*.

Dengan adanya pembahasan masalah *cost overrun terminal handling charge* muatan semen zak di Pelabuhan Khusus PT. Semen Indonesia Tuban diharapkan mampu mengundang perhatian banyak pihak guna menunjang kelancaran kegiatan ataupun aktifitas di Pelabuhan Khusus PT. Semen Indonesia Tuban.



## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang dilaksanakan oleh penulis selama melakukan praktek darat di Pelabuhan Khusus PT. Semen Indonesia Tuban, maka penulis dapat menyimpulkan permasalahan yang terjadi tersebut. Adapun kesimpulan yang dapat diambil penulis selama melakukan penelitian adalah sebagai berikut:

3. Faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya *cost overrun terminal handling charge* muatan semen zag di Pelabuhan Khusus PT. Semen Indonesia Tuban adalah waktu tunggu truk terlalu lama, faktor cuaca, rendahnya pengawasan di lapangan, kerusakan alat bantu *crane*, panjangnya birokrasi proses pengurusan dokumen muatan barang antara instansi yang terkait, serta *shifting out* kapal secara paksa yang sering terjadi sebelum kegiatan pemuatan selesai.
4. Upaya yang dilakukan untuk meminimalisasi timbulnya *cost overrun terminal handling charge* di Pelabuhan Khusus PT. Semen Indonesia Tuban diantaranya adalah melakukan penyederhanaan prosedur yang terdiri dari 3 aspek yakni arus dokumen, arus muatan, arus keuangan, serta melakukan pemberdayaan SDM guna peningkatan mutu dan kualitas kerja SDM yang ada.

#### B. Saran

Setelah memperhatikan kesimpulan diatas, maka penulis memberikan

saran yang sekiranya dapat bermanfaat dan dapat membantu meminimalisasi angka *cost overrun terminal handling charge* di Pelabuhan Khusus PT. Semen Indonesia Tuban. Adapun saran-saran dari penulis sebagai berikut :

1. Untuk mengatasi faktor-faktor yang mengakibatkan terjadinya *cost overrun terminal handling charge* muatan semen zak, maka sebaiknya lembaga maupun instansi-instansi serta pihak lain yang terkait melakukan pengawasan secara langsung dan memberikan sanksi secara tegas seperti potong gaji, pemberhentian sementara untuk pekerja lapangan, serta melakukan klaim terhadap pihak TKBM akibat penataan semen zag secara berantakan.
2. Untuk menambahkan upaya yang sudah tertera dalam menangani terjadinya *cost overrun terminal handling charge* sebaiknya dilakukan pembangunan gudang khusus semen zag di area pelabuhan, melaksanakan utilitas alat bantu *crane* secara berkala, memberikan *reward* tahunan kepada PBM yang mampu memberikan kinerja yang sangat memuaskan, sehingga mampu meningkatkan kembali kinerja pelabuhan menjadi lebih efektif dan efisien.



## DAFTAR PUSTAKA

- Dewi Utari, Ari Purwanti dan Darsono Prawironegoro, 2014, *Manajemen Keuangan Edisi Revisi*, Mitra Wacana Media, Jakarta.
- Gurning, Raja Oloan Saut dan Budiyanto, Eko Hariyadi, 2015, *Manajemen Bisnis Pelabuhan*, APE Publishing, Jakarta.
- Moleong, Lexy J, 2018, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT. Remaja Rosdakarya, Bandung.
- Mulyadi, 2014, *Sistem Akuntansi*, Cetakan Keempat, Salemba Empat, Jakarta.
- Sugiyono, 2015, *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*, Alfabeta. Bandung
- Triadmojo, Bambang, 2015, *Perencanaan Pelabuhan*, Beta Offset, Yogyakarta.
- Tunggal, Amin Widjaja 2014, *Internal Audit Enterprise Risk Management & Corporate Governance*, Harvarindo, Jakarta.
- Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) PM No. 55 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dan Terminal Khusus.
- Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut.
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 tentang Pelayaran.
- <https://bobiandikaputra.wordpress.com/2013/01/08/definisi-semen-secara-umum/>
- <https://desuarjana.wordpress.com/2012/08/27/pengertian-import/>

**WAWANCARA TERSTRUKTUR TENTANG ANALISA PENYEBAB TERJADINYA  
COST OVERRUN TERMINAL HANDLING CHARGE MUATAN SEMEN ZAK DI  
PELABUHAN KHUSUS PT. SEMEN INDONESIA TUBAN**

### 1. PENDAHULUAN

Aktivitas muat semen zak di Pelabuhan Khusus PT. Semen Indonesia Tuban mempunyai banyak kendala yang mempengaruhi kelancaran pada proses kegiatannya. Faktor utama yang menyebabkan terjadinya cost overrun terminal handling charge adalah lambatnya kegiatan pemuatan yang disebabkan oleh beberapa faktor seperti waktu tunggu truk, cuaca buruk, crane rusak, rendahnya kualitas SDM, kapal shifting out sebelum kegiatan pemuatan selesai serta kurang koordinasi antar pihak yang terkait. Upaya untuk mencegah atau meminimalisasi masalah tersebut yaitu perlu ditunjang dengan sarana yang memadai seperti peralatan bantu dengan kondisi yang sangat baik dan produktif, penyederhanaan prosedur meliputi arus dokumen, arus barang, dan arus keuangan, serta pemberdayaan SDM. Wawancara ini bertujuan untuk memperoleh data-data sebagai bahan penyusunan skripsi. Data-data yang akan anda isi ini berkaitan dengan kendala yang dihadapi pada saat melaksanakan pemuatan semen zak di Pelabuhan Khusus PT. Semen Indonesia Tuban.

Berikut tabel konsekuensi dan kemungkinan masalah penyebab terjadinya cost overrun terminal handling charge sebagai pedoman dalam penilaian beberapa aspek.

#### KONSEKUENSI

Deskripsi	Dampak/Efek
Beresiko Besar	Kerusakan pada kapal / kerusakan alat bantu bongkar muat / kerusakan peralatan di dalam pabrik
Beresiko Sedang	Kualitas bongkar muat / kapasitas gudang semen zag
Beresiko Kecil	Kurang koordinasi antar pihak terkait

#### KEMUNGKINAN

Deskripsi	Kejadian
Sering	Tiap Bulan
Agak Sering	3 Bulan Sekali
Jarang	Sekali dalam Setahun
Tidak Terjadi	Sekali dalam beberapa tahun



Nama Responden : APIS MARIOYO

Jabatan : KAWILKER

Isikan pendapat anda pada masing-masing kolom "KEMUNGKINAN" dan "KONSEKUENSI" yang tersedia dengan memberi tanda silang (X).

**A. Pertanyaan Wawancara**

NO	IDENTIFIKASI MASALAH	KEMUNGKINAN				KONSEKUENSI		
		SERING	AGAK SERING	JARANG	TIDAK TERJADI	BERESIKO BESAR	BERESIKO SEDANG	BERESIKO KECIL
PROSEDUR MUAT DI PELSUS TUBAN								
1	Seberapa sering pengumpulan data dan informasi kedatangan kapal dan muatan dilakukan serta bagaimana konsekuensi yang terjadi apabila hal tersebut tidak terlaksana	X					X	
2	Seberapa sering melakukan koordinasi antara pihak kapal dengan pihak pelabuhan dilakukan sebelum pelaksanaan muat dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut jika tidak terlaksana ?	X						X
3	Seberapa sering melakukan koordinasi dengan pihak PBM sebelum kegiatan berlangsung dan bagaimana konsekuensi yang terjadi apabila hal tersebut tidak terlaksana?	X						X
4	Seberapa sering terjadi kesalahan koordinasi antar pihak dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut jika terjadi ?		X					X
5	Seberapa sering terjadi hambatan dalam pelaksanaan muat dan bagaimana konsekuensi yang terjadi ?		X					X
6	Seberapa sering pihak checker meninjau lapangan pasca kegiatan muat dan bagaimana konsekuensi yang terjadi terhadap hal tersebut ?			X				X



NO	IDENTIFIKASI MASALAH	KEMUNGKINAN				KONSEKUENSI		
		SERING	AGAK SERING	JARANG	TIDAK TERJADI	BERESIKO BESAR	BERESIKO SEDANG	BERESIKO KECIL
FAKTOR PENYEBAB COST OVERRUN TERMINAL HANDLING CHARGE								
1	Seberapa sering terjadi keterlambatan muat yang dilakukan oleh PBM dan bagaimana konsekuensi yang timbul dari hal tersebut ?		X			X		
2	Seberapa sering terjadi kerusakan pada kapal dan bagaimana konsekuensi apabila hal tersebut terjadi ?		X			X		
3	Seberapa sering terjadi kerusakan pada alat bantu muat dan bagaimana konsekuensi yang ditimbulkan ?		X			X		
4	Seberapa sering terjadi kemacetan pada gudang semen zag dan bagaimana konsekuensi terhadap hal tersebut ?	X						X
5	Seberapa sering terjadi kerusakan pada alat bantu di dalam pabrik dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut ?	X				X		
6	Seberapa sering terjadi salah koordinasi antara pihak ekspediter dengan pihak gudang dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut ?			X				X
7	Seberapa sering terkendalanya kegiatan akibat cuaca buruk dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut?	X					X	
DAMPAK YANG DITIMBULKAN DARI COST OVERRUN TERMINAL HANDLING CHARGE								
1	Seberapa sering terjadi keterlambatan muat yang dilakukan oleh PBM dan bagaimana konsekuensi yang timbul dari hal tersebut ?		X				X	
2	Seberapa sering terjadi klaim terhadap kinerja pelabuhan dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut ?		X				X	
3	Seberapa sering terjadi penambahan biaya atau cost dari lamanya penumpukan di pelabuhan dan bagaimana konsekuensinya ?	X				X		

NO	IDENTIFIKASI MASALAH	KEMUNGKINAN				KONSEKUENSI		
		SERING	AGAK SERING	JARANG	TIDAK TERJADI	BERESIKO BESAR	BERESIKO SEDANG	BERESIKO KECIL
4	Seberapa sering terhambatnya aktifitas di pelabuhan yang dikarenakan adanya antrian truk muatan semen zak dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut ?		X				X	
5	Seberapa sering terjadi antrian truk muatan semen yang menunggu akibat terkendalanya bongkar muat diatas kapal dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut?	X				X		
6	Seberapa sering terjadi kemunduran jadwal keberangkatan kapal dan bagaimana konsekuensi dari adanya kendala tersebut?		X					X
7	Seberapa sering terjadi antrian kapal di kolam labuh akibat keterlambatan kegiatan di pelabuhan dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut?	X					X	
8	Seberapa sering terjadi kerusakan pada alat bantu di dalam pabrik dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut ?		X				X	

#### B. WAKTU PELAKSANAAN

PUKUL : 09.00 WIB  
 TANGGAL : 05 Juli 2018  
 TEMPAT : KANTOR ADM. PELABUHAN

RESPONDEN

  
 ( ARIS MARIO )



**WAWANCARA TERSTRUKTUR TENTANG HAMBATAN OPERASIONAL  
KEGIATAN BONGKAR MUAT MUATAN SEMEN ZAK DI PELABUHAN KHUSUS  
PT. SEMEN INDONESIA TUBAN**

**1. PENDAHULUAN**

Kegiatan bongkar muat semen zak di Pelabuhan Khusus PT. Semen Indonesia Tuban mempunyai banyak faktor yang mempengaruhi kelancaran pada setiap proses kegiatannya. Beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya cost overrun terminal handling charge dan beberapa hambatan antara lain adalah hambatan teknis (peralatan bongkar muat, pengurusan dokumen, armada) dan hambatan non teknis (cuaca dan lingkungan). Upaya untuk mencegah atau meminimalisasi masalah tersebut yaitu perlu ditunjang dengan sarana yang memadai seperti peralatan bantu dengan kondisi yang sangat baik dan produktif, penyederhanaan prosedur meliputi arus dokumen, arus barang, dan arus keuangan, serta pemberdayaan SDM. Wawancara ini bertujuan untuk memperoleh data-data sebagai bahan penyusunan skripsi. Data-data yang akan anda isi ini berkaitan dengan waktu tunggu muatan semen zak di Pelabuhan Khusus PT. Semen Indonesia Tuban.

Berikut tabel konsekuensi dan kemungkinan masalah penyebab terjadinya cost overrun terminal handling charge sebagai pedoman dalam penilaian beberapa aspek.

**KONSEKUENSI**

Deskripsi	Dampak/Efek
Beresiko Besar	Berhentinya kegiatan di pelabuhan / kerusakan alat bantu bongkar muat / kerusakan peralatan di dalam pabrik
Beresiko Sedang	Kelancaran arus dokumen / kelancaran aktifitas pelabuhan
Beresiko Kecil	Kurang koordinasi antar pihak terkait

**KEMUNGKINAN**

Deskripsi	Kejadian
Sering	Tiap Bulan
Agak Sering	3 Bulan Sekali
Jarang	Sekali dalam Setahun
Tidak Terjadi	Sekali dalam beberapa tahun

Nama Responden : SISWANTO  
 Jabatan : KABAG. OPS.

Isikan pendapat anda pada masing-masing kolom "KEMUNGKINAN" dan "KONSEKUENSI" yang tersedia dengan memberi tanda silang (X).

**A. Pertanyaan Wawancara**

NO	IDENTIFIKASI MASALAH	KEMUNGKINAN				KONSEKUENSI		
		SERING	AGAK SERING	JARANG	TIDAK TERJADI	BERESIKO BESAR	BERESIKO SEDANG	BERESIKO KECIL
HAMBATAN TEKNIS								
1	Seberapa sering terjadi kerusakan pada peralatan yang digunakan pada saat bongkar muat dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut ?		X			X		
2	Seberapa sering terjadi kekurangan alat bantu pada saat bongkar muat berlangsung dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut ?		X				X	
3	Seberapa sering ditemukannya peralatan yang sudah berumur dan kurang produktif di lapangan dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut ?			X		X		
4	Seberapa sering ditemukan adanya birokrasi dalam pengurusan dokumen dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut ?		X					X
5	Seberapa sering terjadi keterlambatan armada truk pada saat kegiatan berlangsung dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut?	X				X		
UPAYA MENGATASI HAMBATAN TEKNIS								
1	Seberapa sering dilakukan pengecekan peralatan dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut?	X				X		
2	Seberapa sering melakukan koordinasi dalam pengurusan dokumen dan bagaimana konsekuensi dari hal tersbut ?		X				X	

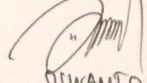


NO	IDENTIFIKASI MASALAH	KEMUNGKINAN				KONSEKUENSI		
		SERING	AGAK SERING	JARANG	TIDAK TERJADI	BERESIKO BESAR	BERESIKO SEDANG	BERESIKO KECIL
3	Seberapa sering melakukan pengecekan dan penggantian armada dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut ?		X			X		
4	Seberapa sering dilakukannya pengeremajaan terhadap alat berat yang sudah tidak produktif dan sudah berumur serta bagaimana konsekuensi dari hal tersebut ?			X			X	
<b>HAMBATAN NON TEKNIS</b>								
1	Seberapa sering terjadi gangguan cuaca buruk pada saat bongkar muat dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut ?	X					X	
2	Seberapa sering kegiatan diberhentikan akibat cuaca buruk dan bagaimana konsekuensinya?	X					X	
3	Seberapa sering terjadi hambatan dari sektor lingkungan pelabuhan dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut ?		X					X
<b>UPAYA MENGATASI HAMBATAN NON TEKNIS</b>								
1	Seberapa sering melakukan pengalihan kegiatan selama cuaca buruk dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut ?	X						X
2	Seberapa sering melakukan koordinasi antara pihak kapal dan adm pelabuhan pada saat cuaca buruk dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut?	X					X	

#### B. WAKTU PELAKSANAAN

PUKUL : 14.00 WIB  
 TANGGAL : 09 Juli 2018  
 TEMPAT : PELUS PT. A TUBAN

RESPONDEN

(  )  
 SISWANTO

## WAWANCARA TERSTRUKTUR TENTANG PROSEDUR KELUAR-MASUK PELABUHAN KHUSUS PT. SEMEN INDONESIA TUBAN

### 1. PENDAHULUAN

Pelabuhan Khusus PT. Semen Indonesia Tuban merupakan pelabuhan milik sendiri yang dimiliki PT. Semen Indonesia guna mendukung kegiatan distribusi semen. Beberapa faktor dikiranya dapat menyebabkan terjadinya waktu tunggu pada pelsus salah satunya adalah proses perijinan keluar-masuk pelabuhan khusus PT. Semen Indonesia Tuban. Upaya untuk mencegah atau meminimalisasi masalah tersebut yaitu perlu ditunjang dengan sarana yang memadai dengan kondisi yang sangat baik dan produktif, penyederhanaan prosedur meliputi arus dokumen, arus barang, dan arus keuangan, serta pemberdayaan SDM. Wawancara ini bertujuan untuk memperoleh data-data sebagai bahan penyusunan skripsi. Data-data yang akan anda isi ini berkaitan dengan waktu tunggu muatan semen zak di Pelabuhan Khusus PT. Semen Indonesia Tuban.

Berikut tabel konsekuensi dan kemungkinan masalah penyebab terjadinya cost overrun terminal handling charge sebagai pedoman dalam penilaian beberapa aspek.

#### KONSEKUENSI

Deskripsi	Dampak/Efek
Beresiko Besar	Berhentinya kegiatan di pelabuhan / klaim dari masyarakat sekitar / kerugian financial
Beresiko Sedang	Kelancaran arus dokumen / kelancaran aktifitas pelabuhan
Beresiko Kecil	Kurang koordinasi antar pihak terkait

#### KEMUNGKINAN

Deskripsi	Kejadian
Sering	Tiap Bulan
Agak Sering	3 Bulan Sekali
Jarang	Sekali dalam Setahun
Tidak Terjadi	Sekali dalam beberapa tahun



Nama Responden : HERU  
 Jabatan : BABAS FINANSIAL

Isikan pendapat anda pada masing-masing kolom "KEMUNGKINAN" dan "KONSEKUENSI" yang tersedia dengan memberi tanda silang (X).

**A. Pertanyaan Wawancara**

NO	IDENTIFIKASI MASALAH	KEMUNGKINAN				KONSEKUENSI		
		SERING	AGAK SERING	JARANG	TIDAK TERJADI	BERESIKO BESAR	BERESIKO SEDANG	BERESIKO KECIL
PROSEDUR KELUAR-MASUK PELSUS								
1	Seberapa sering terjadi kendala perijinan keluar/masuk Pelsus PT. Semen Indonesia Tuban dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut ?	X					X	
2	Seberapa sering ditemui kemacetan akibat pengurusan perijinan keluar-masuk Pelsus PT. Semen Indonesia Tuban dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut ?		X				X	
3	Seberapa sering ditemui sopir yang tidak menaati prosedur keluar-masuk Pelsus PT. Semen Indonesia Tuban dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut?	X						X
4	Seberapa sering ditemui dokumen yang tidak sesuai dengan ketentuan dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut?			X		X		
5	Seberapa sering terjadi kemacetan akibat adanya pengecekan muatan dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut ?		X			X		
6	Seberapa sering proses perijinan terhambat akibat adanya birokrasi dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut ?	X				X		

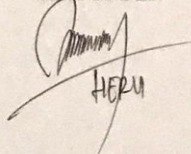


NO	IDENTIFIKASI MASALAH	KEMUNGKINAN				KONSEKUENSI		
		SERING	AGAK SERING	JARANG	TIDAK TERJADI	BERESIKO BESAR	BERESIKO SEDANG	BERESIKO KECIL
UPAYA MENGATASI HAMBATAN PADA KELANCARAN ARUS MUATAN DARI ATAU KE PELABUHAN								
1	Seberapa sering dilakukan simulasi untuk pemahaman penggunaan APD kepada sopir truk dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut ?		X				X	
2	Seberapa sering sopir tidak menghiraukan aturan yang harus dipatuhi guna kepentingan di pelabuhan dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut ?		X				X	
3	Seberapa sering diterapkannya hukuman kepada oknum sopir yang melanggar aturan dan bagaimana konsekuensi dari hal tersebut ?	X						X
4	Seberapa sering dilakukan penahanan pada muatan yang bermasalah dan bagaimana konsekuensinya?	X					X	

**B. WAKTU PELAKSANAAN**

PUKUL : 10-30 WIB  
 TANGGAL : 12 Juli 2018  
 TEMPAT : PELBUS PT. SI TUBAN

RESPONDEN

(  )

## 2006

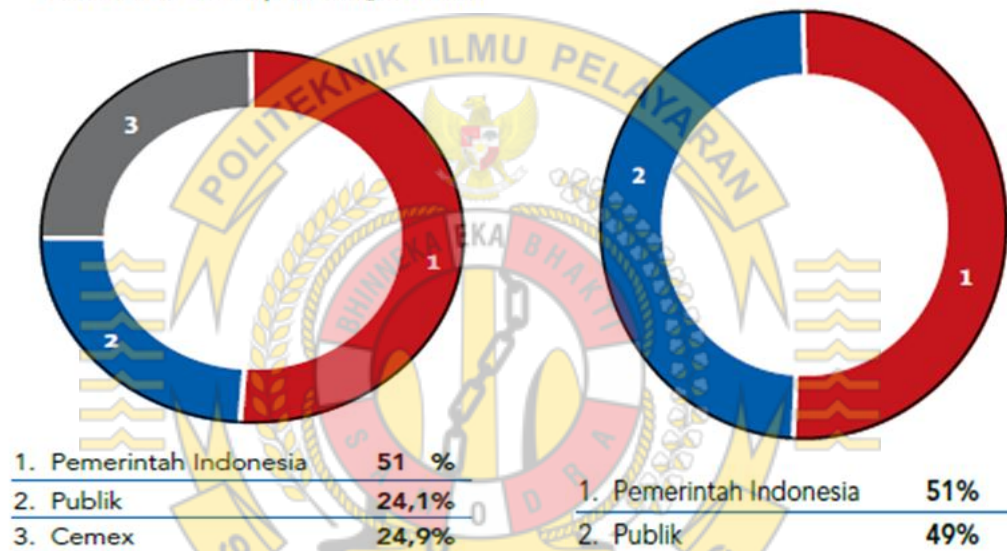
Blue Valley Holdings membeli seluruh 24,9% Cemex kepemilikan saham SMGR, nilai kapitalisasi: Rp 21,5 triliun. Kepemilikan:

- Pemerintah Indonesia : 51%
- Publik : 24,1%
- Blue Valley : 24,9%
- Memulai tahap pembangunan 2 pabrik semen baru dan 1 pembangkit listrik.

## 2010

Tanggal 31 Maret, Blue Valley Holdings, menjual seluruh kepemilikan saham SMGR. Nilai pasar (April, 2010): Rp72,3,1 triliun. Kepemilikan:

- Pemerintah Indonesia : 51%
- Publik : 49%



**Gambar :** Diagram perbandingan kepemilikan saham di tahun 2006 dan 2010.



**Gambar :** Kegiatan pemuatan semen zak di Pelsus PT. Semen Indonesia Tuban.





**Gambar :** Antrian truk muatan semen di Pelsus PT. Semen Indonesia Tuban.



**Gambar :** Antrian pengisian muatan semen zak di gudang produksi.

Tuban, 16 Juni 2015

Kepada Yth,  
Kepala Seksi Administrasi Pelabuhan  
PT.Semen Indonesia (Persero) Tbk,Tuban

Dengan hormat,

Dengan ini kami memberitahukan bahwa pada hari ini kami akan mengadakan pemuatan semen in bag ex: **KM.LINTAS TIMUR**

Yang akan dimuat dari conveyor menuju pelabuhan PT.Semen Gresik (Persero) Tbk, Tuban.

Berikut daftar petugas operasional kami:

- |                |           |
|----------------|-----------|
| 1. Vany Arista | Foreman   |
| 2. Sudarno     | Foreman   |
| 3. Heryanto    | Foreman   |
| 4. Joko Sutejo | Foreman   |
| 5. Ali Maksum  | Tallyman  |
| 6. Hari Agus   | Tallyman  |
| 7. Tasmuri     | Peralatan |
| 8. Karmuji     | Peralatan |
| 9. TKBM        |           |

Demikian permohonan kami, atas kerjasamanya kami sampaikan terima kasih

Hormat kami  
PT.Varia Usaha Bahari

Vany Arista  
Chief Stevedore

Cc. Yth,Kepala Administrasi Pelabuhan PT.Semen Indonesia (Persero) Tbk,Tuban  
Yth,Kepala Pos 7 Pelabuhan PT.Semen Indonesia (Persero) Tbk,Tuban



Tuban, 4 Januari 2015

No : 182/VUBA/IN-OUT/I.2015  
Hal : Ijin keluar / masuk Alat

Kepada Yth,  
Kepala Keamanan Pos 1  
PT.Semen Gresik (Persero) Tbk  
Di Tuban

Dengan hormat,

Bersama ini kami bermaksud memohon ijin mengeluarkan / memasukkan barang tersebut dibawah ini dengan data sebagai berikut :

No	Nama Barang	Unit	Keterangan
01	Crane	1 Unit	U/ Kegiatan Semen Zak. MV. Bahari 7 Lokasi samping hopper Tuban 3

Demikian permohonan kami, atas kerja samanya kami sampaikan terima kasih

Hormat kami,  
PT.Varia Usaha Bahari

Vany Arista  
Chief Stevedore

Tuban, 12 Januari 2015

No : 442BA/IN-OUT/I.2015  
Hal : Ijin keluar / masuk barang

Kepada Yth,  
Kepala Administrasi Pelabuhan  
PT.Semen Indonesia (Persero) Tbk  
Di Tuban

Dengan hormat,

Bersama ini kami bermaksud memohon ijin mengeluarkan / memasukkan barang tersebut dibawah ini dengan data sebagai berikut :

No	Nama Barang	Unit	Keterangan
01.	Crane	2 Unit	U/ kegiatan Bongkar
02.	Jembatan	1 Unit	Semen Zak

Posisi kapal sandar di Dermaga PT.Semen Indonesia (Persero) Tbk, Tuban.

Demikian permohonan kami, atas kerja samanya kami sampaikan terima kasih

Hormat kami,  
PT.Varia Usaha Bahari

Vany Arista  
Chief Stevedore



STEVEDORING COMPANY  
PT. VARIA USAHA BAHARI  
JL. VETERAN NO.171 A - GRESIK  
TELP. : 62-31-3987927  
FAX. : 62-31-3973410

Lampiran 11

### STATEMENT OF FACT

Name of Vessel	: KM. SURYA EXPRESS
Vessel Berthed	: 29 Desember 2017 at 19.00 hours
Notice of Readiness Tendered	: 29 Desember 2017 at 05.30 hours
Notice of Readiness Accepted	: at hours
Commenced loaded	: 30 Desember 2017 at 01.00 hours
Completed loaded	: 06 Januari 2018 at 10.00 hours
Quantities	: 2300 T ( PPC @50kg = 46,000 Zak )
Description of goods	: Cement in Bag

### WORKING RECORD

DAY & DATE	Working hours from - to	Gang	Total Loaded		Stopped hours from - to	Remarks
			Bag	Ton		
30 Desember 2017 Sabtu	01.00 - 05.00		1.200	60	05.30 19.00 19.00 - 01.00	Kapal tiba ( 29 Desember 2017 ) Kapal sander ( 29 Desember 2017 ) Tunggu Truck
30 - 31 Desember 2017 Sabtu - Minggu	07.00 - 05.00		2.400 6.400	120 320	08.00 - 11.00 14.00 - 21.30	Buka palka I Hujan
31 Des 2017 - 01 Jan 2018 Minggu - Senin	07.00 - 05.00		1.200 3.600	60 180	13.30 - 19.00 19.00 - 19.40 19.40 - 20.30 20.30 - 21.00	Hujan Buka Palka II hujan Buka Palka II
01 - 02 Januari 2018 Senin - Selasa	07.00 - 05.00		3.600 -	180 -	07.00 - 08.30 11.30 - 12.40 13.00 - 14.30 20.40 - 23.30	Buka palka I Tutup Palka I / Mendung Buka palka I Tutup Palka I / Hujan
02 - 03 Januari 2018 Selasa - Rabu	07.00 - 05.00		2.400 2.900	120 145	13.00 - 14.00 14.00 - 15.00 19.00 - 19.40 21.00 - 22.30 22.00 - 23.30 01.00 - 01.40	Kapal Shifting Ke Posisi Kade T1 Buka Palka 1 Dan 2 Trouble Derek 1 Hujan Buka Palka 1 Dan 2 Trouble Derek Generator 1 Dan 2
03 - 04 Januari 2018 Rabu - Kamis	07.00 - 05.00		4.200 1.700	210 85	01.40 - 04.30	Hujan
04 - 05 Januari 2018 Kamis - Jumat	07.00 - 05.00		1.800 4.600	90 230	01.00 - 03.00	Trouble Derek No. 2
05 - 06 Januari Jumat - Sabtu	07.00 - 05.00		5.300 2.400	265 120	19.00 - 19.45 19.45 - 21.00	Hujan Buka Palka I
06 Januari 2018 Sabtu	07.00 - 10.00		2.300	115	10.00	Selesai Muat
TOTAL			46.000	2.300		

2300 T ( PPC @50kg = 46,000 Zak )

Acknowledge by,  
KM. SURYA EXPRESS

Tuban : 06 Januari 2018  
PT. Varia Usaha Bahari

Master / Chief Officer

Vany Arista  
Chief Foreman

**BERITA ACARA KERUSAKAN**

Sehubungan dengan adanya kerusakan ataupun kelalihan kerja dengan ini PT. Varia Usaha Bahari selaku Perusahaan Bongkar Muat (PBM) yang melaksanakan pemuatan semen zak KM. Lucky Ever melaporkan hasil kegiatan sebagai berikut :

• **PECAH**

PPC @50 KG = 17 ZAK/BAG

PPC @40 KG = - ZAK/BAG

• **JATUH KE LAUT**

PPC @50 KG = - ZAK/BAG

PPC @40 KG = - ZAK/BAG

Demikian berita acara kami buat dengan sebenarnya.

2015

KM. Lucky Ever  
Bahari

Tuban, 05 Januari

PT. Varia Usaha

Chief Officer

Chief Foreman





**PT. Semen Indonesia (Persero) Tbk.**  
Together We Build A Better Future

Lampiran 13

NAME OF VESSEL	: KM. SURYA EXPRESS	ACTIVITY	: LOADING CEMENT IN BAG
FLAG	: INDONESIA		
VESSEL GRT	: 2.405,00	GRT	
TOWAGE DURATION	: 1,50	HOURS	
LOA	: 91,91	METER	
AGENT	: PT. VARIA USAHA LINTAS SEGARA		

**A. INVOICE PILOTAGE / PANDU**

NO.	DESCRIPTION	AMOUNT
1.	Pilotage / Pandu (in & out)	
	Fix : IDR 2.384.000 x 2 = IDR 4.768.000,00	
	Variable : IDR 50 x 2.405,00 x 2 = IDR 240.500,00	
		IDR 5.008.500,00
	<b>TOTAL</b>	<b>IDR 5.008.500,00</b>

**B. INVOICE TOWAGE / TUNDA**

NO.	DESCRIPTION	AMOUNT
1.	Towage / Tunda (in & out)	
	Fix : IDR 7.840.000 x 2 = IDR 15.680.000,00	
	Variable : IDR 55 x 2.405,00 x 1,50 x 2 = IDR 396.825,00	
		IDR 16.076.825,00
2.	Fuel Charges : IDR - x - LITER = IDR -	
		IDR -
	<b>TOTAL</b>	<b>IDR 16.076.825,00</b>
	<b>SUB TOTAL</b>	<b>IDR 21.085.325,00</b>

**C. PPN 10%**

NO.	DESCRIPTION	AMOUNT
1.	PPN 10%	
	PPN Dipungut : 10% x 21.085.325,00 = IDR 2.108.532,50	IDR 2.108.532,50
	PPN Dibebaskan : 10% x 21.085.325,00 = IDR 2.108.532,50	IDR 2.108.532,50
	<b>TOTAL</b>	<b>IDR -</b>
	<b>ALL TOTAL</b>	<b>IDR 21.085.325,00</b>

Date on, \_\_\_\_\_  
PT. Semen Indonesia (Persero) Tbk.

( Mohammad Syuchriadi, SE. )

		KM	:	A1					
		TANGGAL	:	22 - 27 DES 2018					
		MUATAN	:	2.400	MT				
NO	NAMA	TANGGAL	22-Dec-18	23-Dec-18	24-Dec-18	25-Dec-18	26-Dec-18	27-Dec-18	28-Dec-18
UPAH FOREMAN									
1	HERI	154.000	462.000	231.000	462.000	231.000	154.000	308.000	
UPAH TALLY VUBA									
2	TOTOK	130.000	390.000	195.000	390.000	195.000	130.000		
UPAH PENGADAAN ALAT - ALAT									
3	RUMIDI	220.000	660.000	330.000	660.000	330.000	220.000		
UM PETUGAS VUBA FOREMAN									
4	HERI	52.500	52.500	52.500	52.500	52.500	52.500		
UM PETUGAS TALLY VUBA									
5	TOTOK	52.500	52.500	52.500	52.500	52.500	52.500		
UM PENGADAAN ALAT - ALAT									
6	RUMIDI	105.000	105.000	105.000	105.000	105.000	105.000		
7	TRANSPORTASI PETUGAS VUBA	110.000							
TOTAL									
ROKOK									
8	FOREMAN	2	2	2	2	2	2	2	
9	OPERATOR CRANE	4	4	4	4	4	4	4	
10	TALLY	2	2	2	2	2	2	2	
11	PERALATAN	2	2	2	2	2	2	2	
12	TKBM & KLEBET	15	15	31	31	31	31	31	
PEMBELIAN ROKOK									
13	PULSA HERI	52.000	18.000	18.000	18.000				
14	BBM KENDARAAN DINAS HERI	18.000	51.000						
15	LAIN - LAIN	90.000	1.150.000	1.150.000					
16	MOB & UM FORKLIFT	1.200.000							
TOTAL									
BIAYA PERIJINAN & LAIN - LAIN									
17	UM MANDOR SATPAM PELABUHAN	50.000	30.000	30.000	30.000	30.000	20.000		
18	UM SATPAM PELABUHAN	30.000	100.000						
19	UM POS POLISI PELABUHAN	100.000							
20	UM KEBERSIHAN PELABUHAN	50.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000		
21	UM BURUH	20.000							
22	UM K3	120.000							





Tabel 4.1 kegiatan muat semen zag di Pelabuhan Khusus PT. Semen Indonesia Tuban tahun 2018

NO	TANGGAL MUAT - SELESAI	NAMA KAPAL	JUMILAH MUAT / GANG	KENDALA MUAT			
				CRANE RUSAK	CU/ACA	TUNGGU TRUK	SHIFTING OUT
1	30 Desember - 06 Januari 2018	K.M. Surya Express	2300 Ton / 2 Gang	V	V	-	V
2	09 - 18 Februari 2018	K.M. Surya Express	2250 Ton / 2 Gang	V	-	V	V
3	18 - 23 Februari 2018	K.M. Royal Ship	2900 Ton / 3 Gang	-	V	-	-
4	01 - 07 Maret 2018	K.M. Treshawati	4000 Ton / 3 Gang	-	V	-	-
5	18 - 26 April 2018	K.M. Bahtera Mega	5500 Ton / 3 Gang	V	-	V	V
6	21 - 30 April 2018	K.M. Sarana Lintas Utama	5000 Ton / 3 Gang	-	V	V	-
7	16 - 26 April 2018	K.M. Surya Petik	3800 Ton / 2 Gang	-	V	V	-
8	28 Mei - 04 Juni 2018	K.M. Yu No 2	3300 Ton / 2 Gang	V	-	-	V
9	02 - 06 Juni 2018	K.M. Permata Putri	2600 Ton / 2 Gang	-	V	-	-
10	21 - 30 April 2018	K.M. Mutia Ladjoni 7	4000 Ton / 3 Gang	V	-	V	V
11	07 - 11 Agustus 2018	K.M. Royal Ship	2900 Ton / 3 Gang	-	V	V	-
12	09 - 14 Oktober 2018	K.M. Bahtera Selati	3200 Ton / 3 Gang	-	-	V	-
13	17 - 25 Oktober 2018	K.M. Temyu	4300 Ton / 3 Gang	V	-	V	V
14	26 Oktober - 05 November 2018	K.M. Blossom Pescadores	5984 Ton / 4 Gang	V	-	V	V
15	23 - 27 Desember 2018	K.M. Al	2400 Ton / 1 Gang	-	V	V	-

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Muhammad Azkiya'U Shidqi
2. Nit. : 52155888. K
3. TTL : Kab. Semarang, 13 Desember 1996
4. Jenis Kelamin : Laki - Laki
5. Agama : Islam
6. Alamat Asal : Desa Kauman Lor 001/002, Kecamatan Pabelan,  
Kabupaten Semarang
7. Nama Orang Tua
  - a. Ayah  
Nama : Miftahul Jannah  
Pendidikan : SMA  
Pekerjaan : Wiraswasta
  - b. Ibu  
Nama : Umi Zumroh  
Pendidikan : SMA  
Pekerjaan : Wiraswasta
8. Riwayat Pendidikan
  - a. Sekolah Dasar : SD Negeri 01 Karangduren (2003 – 2009)
  - b. SLTP : SMP Negeri 1 Salatiga (2009 – 2012)
  - c. SMU : SMA Negeri 1 Salatiga (2012 – 2015)
9. Organisasi ketarunaan yang pernah di ikuti:
  - a. Tim Marcing Band PIP Semarang
  - b. Staff dan Demustar 88 PIP Semarang
10. Pengalaman Praktek
  - a. PT. VARIA USAHA BAHARI  
01 Agustus 2017 – 31 Juli 2018